VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 77)
z dnia 10 maja 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 77)

10 maja 2017 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego,

– propozycję tematów kontroli do planu pracy Najwyższej Izby Kontroli na 2018 r.,

– projekt dezyderatu w sprawie potrzeb inwestycyjnych związanych z rozprowadzeniem ruchu z autostrady A4 poprzez budowy nowych węzłów oraz łączników.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jerzy Szmit** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Mieczysław Łuczak** wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Zdzisław Sudoł** p.o. dyrektora Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, **Mariusz Kurczyński** kierownik w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego, **Jan Urbanowicz** dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wraz ze współpracownikami, **Karol Zielonka** zastępca dyrektora Przemysłowego Instytutu Motoryzacji wraz ze współpracownikami, **Marcin Ślęzak** dyrektor Instytutu Transportu Drogowego, **Adrian Furgalski** wiceprezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Małgorzata Kaniewska** prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji, **Maciej Szymajda** wiceprezes StowarzyszeniaKomisow.pl, **Adam Małyszko** prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów, **Waldemar Witek** prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych wraz ze współpracownikami, **Leszek Turek** prezes Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Marcin Mykietyński, Jolanta Misiak** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam pana ministra Jerzego Szmita i wiceprezesa Najwyższej Izby Kontroli pana Łuczaka. Witam zaproszonych gości, panie i panów posłów. Jeżeli możemy przyjąć porządek obrad, który został państwu dostarczony, podejmiemy założone tematy. Czy ktoś jest przeciwny wobec przyjęcia porządku obrad? Nie słyszę. Rozpoczynamy jego realizację. Punkt pierwszy – rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego. Panie prezesie, oddaję panu głos.

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli Mieczysław Łuczak:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, panie ministrze, mam zaszczyt przedstawić wyniki kontroli badania: „Dopuszczanie pojazdów do ruchu drogowego”. Kontrola był przeprowadzona z własnej inicjatywy przez Najwyższą Izbę Kontroli, w wyniku badań zagrożeń, także kontroli rozpoznawczej i ocen dokonywanych w tym zakresie. Szanowni państwo, rozpocznę niekonwencjonalnie. Z doniesień prasowych wynika, że pod koniec 2016 r. 7 mln aut jeździło bez ważnych badań technicznych. Średni wiek importowanych, używanych samochodów osobowych wynosi 12 lat, a najpopularniejszy rocznik w Polsce to 2005. Przeglądy techniczne są źle prowadzone, setki

tysięcy aut nie powinny być dopuszczone do ruchu drogowego, gdyż są zagrożeniem dla naszego zdrowia i życia.

Szanowni państwo, celem naszej kontroli była ocena prawidłowości i skuteczności działań starostów oraz organów dopuszczających pojazdy do ruchu drogowego w zakresie: prawidłowości i rzetelności oraz nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów wykonanymi w stacjach kontroli pojazdów, prawidłowości postępowań w sprawie wydawania uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów, prawidłowości i rzetelności postępowań dotyczących zatrzymanych dowodów rejestracyjnych z powodu złego stanu technicznego pojazdów, poprawności rozpatrywania wniosków o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz prowadzenie akt rejestrowych, przygotowania organizacyjno-kadrowego do sprawowania nadzoru nad SKP. Kontrola została przeprowadzona w okresie od 18 stycznia 2016 r. do 12 maja 2016 r. w 21 jednostkach, tj. 5 urzędach miast, 16 starostwach powiatowych oraz 63 stacjach diagnostycznych. Jak państwo zauważyli, liczba stacji nie jest reprezentatywna i nie możemy określić, że w całym kraju sytuacja jest bardzo zła, ale w jednostkach, w których, na bazie kontroli i badań stwierdziliśmy stan, możemy to wykazać.

Zasięgnięto również informację w trybie art. 29 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli, w 88 jednostkach nieobjętych kontrolą, w tym właściwych miejscowo jednostkach terenowych: policji, Inspekcji Transportu Drogowego, prokuraturach, urzędach miar i urzędach dozoru technicznego. Kontrolę przeprowadził Departament Infrastruktury, który dzisiaj jest reprezentowany przez pana dyrektora Tomasza Emiljana, zastępcę Adama Bandosza oraz koordynatora kontroli pana Mariusza Rzyskiego. Kontrolę przeprowadzono również w pięciu delegaturach NIK, tj. Białystok, Kielce, Lublin, Olsztyn i Rzeszów. W kontroli uczestniczyła także policja oraz Inspekcja Transportu Drogowego. Badaniami objęliśmy okres od 2014 r. do 31 marca 2016 r. Zwiększająca się w ostatnich latach liczba pojazdów, a w konsekwencji wzrost natężenia ruchu drogowego, przyczynia się do zwiększenia zagrożenia bezpieczeństwa uczestników tego ruchu. W Polsce użytkowanych jest wiele pojazdów zaawansowanych wiekowo, które stwarzają szczególne zagrożenie dla ruchu. Blisko 60% aut jeżdżących po polskich drogach ma więcej niż 10 lat, a wraz z wiekiem pojazdu wzrasta jego usterkowość. Sukcesywnie zwiększająca się liczba eksploatowanych pojazdów wymusza konieczność zapewnienia sprawnie działającego systemu dopuszczenia pojazdów do ruchu drogowego. Brak skutecznego nadzoru nad stanem technicznym pojazdów prowadzi do pogorszenia bezpieczeństwa i wzrostu negatywnego wpływu motoryzacji na otaczającą nas przyrodę.

Najwyższa Izba Kontroli wielokrotnie zajmowała się problematyką bezpieczeństwa na drogach, wskazując, że jedną z istotnych przyczyn zagrożenia bezpieczeństwa dla ruchu drogowego jest nieprawidłowe prowadzenie badań technicznych pojazdów. Pomimo formułowanych przez NIK wniosków w tym zakresie, do dnia dzisiejszego nie wprowadzono rozwiązań, które gwarantowałyby w możliwie wysokim stopniu, zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wyniki kontroli wykazały, że ponad połowa skontrolowanych stacji diagnostycznych wykonała badania techniczne samochodów w niepełnym zakresie, na urządzeniach niespełniających wymagań. W rezultacie, do ruchu drogowego dopuszczono pojazdy, których stan techniczny nie został prawidłowo zweryfikowany. W znacznej mierze przyczynił się do tego niedostateczny nadzór starostów nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów i zatrudnionymi w nich diagnostami.

Szanowni państwo, byłem bardzo zaskoczony, kiedy na moim biurku pojawiło się pismo od Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych. To potwierdza nonszalancję i ignorowanie problemu. Pozwolę sobie zacytować fragment: „Po analizie informacji o wynikach kontroli przeprowadzonej przez Najwyższą Izbę Kontroli: «Dopuszczanie pojazdów do ruchu drogowego», Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych, jako jedyny przedstawiciel środowiska diagnostów samochodowych, przedstawia poniżej stanowisko w odniesieniu do treści dokumentów, w szczególności do wniosków i sugestii NIK”. Już we wprowadzeniu można dostrzec nieudolną, nieuzasadnioną próbę insynuacji, skierowaną pod adresem środowiska diagnostów samochodowych. Pozwolę sobie zacytować jedno zdanie z tego pisma (całość ma 17 stron). Zaskoczę wszystkich, co sugerują diagności: „Liberalne podejście do stwierdzo-

nych w toku badania nieprawidłowości oczywiście nie jest zgodne z prawem" (zostawiam to państwu do rozsądzenia) „jednak przedsiębiorca mający wybór pomiędzy zamknięciem firmy, przy przestrzeganiu wszystkich przepisów, a funkcjonowaniem z przymrużeniem oka na jakość badań, wybiera to drugie, zwłaszcza, że spełni tym oczekiwanie klienta". Zanim oddam głos moim kolegom, mam pytanie, na jakim świecie żyjemy i po co robimy badania, jeżeli Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych uważa, że można przymykać oko na bezpieczeństwo i zagrożenie ludzkiego życia?

Panie przewodniczący, chcę, aby dalszą część kontroli omówił pan dyrektor Bandosz, wraz z osobami towarzyszącymi.

Wicedyrektor w Najwyższej Izbie Kontroli Adam Bandosz:

Dziękuję, panie prezesie. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo. Slajd prezentuje wiek pojazdów poruszających się po polskich drogach. Pan prezes powiedział, iż 60% użytkowanych samochodów osobowych w Polsce ma więcej niż 10 lat. Warto zauważyć, że na tym tle wypadamy gorzej niż Rumunia, Węgry i Czechy. Należy zwrócić uwagę, że wraz z wiekiem pojazdów rośnie jego usterkowość. Wśród aut w wieku 5 lat, usterki w najistotniejszych elementach, odpowiadających za bezpieczeństwo, występują nawet w 20% pojazdów. Proszę zwrócić uwagę, że ten wskaźnik dla samochodów 9 – i 11-letnich wzrasta do poziomu 30-45%. W Polsce badania zakończone wynikiem negatywnym stanowią 2% ogółu badań. W skontrolowanych przez NIK stacjach diagnostycznych wskaźnik wynosił od 0,16% do 1,7%. Zwracamy uwagę, że w Niemczech istotne usterki, stwierdzane przez diagnostów, mogące stanowić zagrożenie, wynoszą ponad 23%. Należy zwrócić uwagę na znaczące różnice pomiędzy wynikami badań przeprowadzonymi w stacjach diagnostycznych, a skutkiem kontroli drogowych stanu technicznego pojazdów przeprowadzonych przy użyciu mobilnych stacji kontroli pojazdów, znajdujących się na wyposażeniu Inspekcji Transportu Drogowego. W przypadku kontroli przy użyciu mobilnych stacji, negatywne wyniki badań stanowią nawet 80%.

Chcę teraz przejść do najistotniejszych ustaleń wynikających z przeprowadzonych badań. W trakcie kontroli wykonaliśmy bezpośrednie badanie czynności dokonywanych przez diagnostów podczas sprawdzania 51 pojazdów. Wskazaliśmy przy tym, że ponad połowę z nich zbadano nieprawidłowo, tj. diagności pomijali szereg czynności, do których zobowiązują ich przepisy lub niedokładnie je wykonywali. Używali przy tym przyrządów kontrolno-pomiarowych, które nie posiadały stosownego dopuszczenia do eksploatacji. Pomimo tego, ponad połowa samochodów, z 29 niewłaściwie zbadanych, została dopuszczona do ruchu. Na uwagę zasługuje również fakt, że w 20 pojazdach, skontrolowanych w sposób nieprawidłowy, dotyczyło to kontroli poziomu emisji szkodliwych składników spalin. Z 20 tak przeprowadzonych badań, 9 pojazdów zostało dopuszczonych do ruchu. Również policja, o której pan prezes już wspominał, pomagała nam w czynnościach kontrolnych, dokonywała badania stanu technicznego pojazdów wyjeżdżających z SKP bezpośrednio po badaniach. Ujawnili oni, że aż 17 pojazdów zostało dopuszczonych do ruchu, pomimo ich niesprawności lub w ogóle bez sprawdzenia stanu technicznego pojazdu. Należy również zwrócić uwagę, że jednostki policji, przeprowadzając badania tylko i wyłącznie na terenie 21 skontrolowanych przez nas powiatów, stwierdziły 165 przypadków użytkowania na drodze pojazdów z usterkami zagrażającymi bezpieczeństwu, które zostały dopuszczone do ruchu nawet dzień lub kilka dni wcześniej.

Na uwagę zasługuje wykorzystywanie do badań niesprawnych lub niedopuszczonych do użytkowania przez właściwe organy dozoru urządzeń kontrolno-pomiarowych, służących do wykrywania usterek w najistotniejszych dla bezpieczeństwa układach pojazdu. Stwierdziliśmy, że w co 10 skontrolowanej SKP dotyczyło to analizatora spalin i dymomierza, w co 15 – urządzeń do pomiaru szczelności instalacji gazowej, w co 20 – urządzeń do kontroli układu hamulcowego, kierowniczego, geometrii pojazdu i oświetlenia. Wyniki badań przeprowadzone przez Transportowy Dozór Techniczny w ponad 2000 stacji kontroli pojazdów w całym kraju, również potwierdzają, że stacje diagnostyczne nie zawsze przeprowadzają prawidłowe badania, posiadają odpowiedni i sprawny sprzęt, w dodatku z ważnymi poświadczeniami legalizacji. W prawie 57% SKP stwierdzono

nieprawidłowości w tym zakresie. Kontrola wykazała również, że w zakresie spełniania przez przedsiębiorców i prowadzonych przez nich stacji diagnostycznych warunków ustawowych do wykonywania badań technicznych pojazdów, 18 z 21 skontrolowanych starostów nienależycie kontrolowało spełnienie tych wymagań. W rezultacie, 18 stacji diagnostycznych na terenie 11 powiatów funkcjonowało bez spełnienia ustawowego wymogu posiadania poświadczenia Transportowego Dozoru Technicznego lub prowadziło działalność w zakresie przekraczającym nadane uprawnienia. W stacjach tych wykonano około 10 tys. badań technicznych pojazdów. Starostowie, pomimo istnienia obowiązku, w żadnym przypadku nie wydali decyzji zakazujących działalności przedsiębiorcom w zakresie prowadzenia SKP. Dopiero, w związku z ustaleniami dzisiaj prezentowanej kontroli NIK, starostowie zapowiedzieli podjęcie działań w tym zakresie.

W zakresie wydawania i cofania uprawnień diagnostom stwierdziliśmy, że w 2/3 skontrolowanych starostw ujawniono nieprawidłowości w tym zakresie. W efekcie, z naruszeniem prawa nadano uprawnienia 86 diagnostom. Osoby te nie posiadały odpowiedniego wykształcenia technicznego, udokumentowanego odbycia szkolenia i zdania stosownego egzaminu, a także nie posiadały udokumentowanej, odpowiedniej praktyki zawodowej. Ponad połowa skontrolowanych starostów nie cofała uprawnień diagnostom, pomimo stwierdzenia nieprawidłowego przeprowadzania badań, a także pomimo zawiadomień od organów kontroli ruchu drogowego o nieprawidłowym przeprowadzaniu badań. Stwierdziliśmy, że trzech spośród skontrolowanych starostów nie realizowało powyższego obowiązku, nawet wobec diagnostów skazanych w związku z wykonywaniem zawodu, w tym z orzeczonym zakazem wykonywania zawodu diagnosty. Wykazaliśmy również, że starostwa nie były kadrowo i organizacyjnie przygotowane do realizacji zadań związanych z nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów. Pracownicy starostw, którzy mieli sprawować nadzór i wykonywać kontrolę, w większości nie posiadali odpowiedniego wykształcenia technicznego i praktyki zawodowej, gwarantującej dokonania rzetelnej oceny prawidłowości przeprowadzenia przez diagnostów badań. Kontrole w stacjach przeprowadzały osoby z wykształceniem filozoficznym, rolniczo-ogrodniczym, politologicznym, ekonomicznym oraz informatycznym. Co istotne, nie zapewniono tym osobom w dostatecznym stopniu dedykowanych dla nich szkoleń specjalistycznych. Skutkiem powyższego, w trakcie kontroli były stwierdzone powierzchownie przeprowadzone kontrole oraz niepoddawanie kontroli zagadnień specjalistycznych, w tym głównie prawidłowości przeprowadzenia przez diagnostów badań technicznych pojazdów. Należy podkreślić, że starostwa w znikomym stopniu korzystały z możliwości powierzenia Transportowemu Dozorowi Technicznemu prowadzenia czynności kontrolnych w SKP. Stwierdziliśmy również, iż starostowie, w ramach sprawowanego nadzoru nad działalnością SKP, nie wywiązywali się należycie z obowiązku kontrolowania prawidłowości ich działania co najmniej raz w roku. W rezultacie stacje funkcjonowały poza kontrolą przez okres nawet kilkunastu lat. Nie przeprowadzano powtórnych kontroli w stacjach dopuszczających do ruchu pojazdy, których stan techniczny został w niedługim czasie zakwestionowany przez policję. Zamykano również procesy kontrolne, bez realizacji powyższego obowiązku, w przypadku braku pojazdów w danym dniu przeprowadzania kontroli.

Wyniki kontroli wskazują na konieczność wprowadzenia zmian obowiązujących uregulowań prawnych stanowiących podstawę funkcjonowania systemu badań technicznych pojazdów. Do najważniejszych należy zaliczyć: wprowadzenie rozwiązania prawnego, stanowiącego podstawę utworzenia i funkcjonowania organu nadzoru i koordynującego działania starostw z zakresu objętego kontrolą (przy czym organ ten byłby odpowiedzialny za sprawowanie nadzoru nad systemem badań technicznych); wprowadzenie obowiązku przedkładania przez przedsiębiorcę dokumentów poświadczających niekaralność zatrudnionych diagnostów – w przypadku występowania z wnioskiem o wpis do rejestru działalności regulowanej, a także w każdym przypadku zatrudnienia nowych diagnostów (należy zwrócić uwagę, że NIK wnioskuje o wprowadzenie takiej regulacji od 2009 r.); uzupełnienie stosownego przepisu Prawa o ruchu drogowym o przypadki, kiedy zły stan techniczny został stwierdzony podczas rutynowej kontroli drogowej, a nie w następstwie kolizji. W naszej ocenie, wyodrębnienie to pozwoliłoby organom nad-

zoru nad SKP na powiązanie przypadków z określonymi SKP i diagnostami, zwłaszcza w sytuacji, gdy pojazd został poddany badaniom technicznym w relatywnie krótkim okresie czasu przed zatrzymaniem dowodu rejestracyjnego.

Zdaniem NIK, szczególnie istotna dla zapewnienia wymogu jakości badań, jest realizacja postanowień art. 13 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady z 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych, dotyczącego sposobu zatrudnienia diagnostów. Zwracamy uwagę, że projektowane regulacje dotyczące zmiany systemu badań technicznych pojazdów, wynikające z obowiązku wdrożenia wyżej wymienionej dyrektywy, określone w projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, nie przewidują zmiany zasad zatrudnienia diagnostów.

Wnioski, których część jest zbieżna z propozycjami regulacji przewidzianymi w projekcie wspomnianej przeze mnie ustawy, dotyczą: wymogu niekaralności za przestępstwa przeciw dokumentom, jako jeden z warunków, jakie powinna spełniać osoba ubiegająca się o uprawnienia diagnosty, utworzenia centralnego rejestru diagnostów oraz określenia organu odpowiedzialnego za jego prowadzenie i aktualizację oraz przywrócenia obowiązku okresowych szkoleń diagnostów. Wnioskując o pilną regulację tej problematyki, NIK wskazuje, czego nie przewiduje przesłany do konsultacji projekt ustawy, na konieczność rozważenia, czy uprawnienia diagnosty powinny być wydawane bezterminowo. Uzyskanie uprawnień mogłoby być uzależnione od spełnienia warunków dotyczących szkoleń uzupełniających, a także zdanie odpowiednich egzaminów, podobnie jak ma to miejsce w przypadku dostępu do zawodów doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu niebezpiecznych towarów. Ponadto, NIK proponuje doposażenie wszystkich 16 jednostek Inspekcji Transportu Drogowego o mobilne SKP, jak również zapewnienie, poprzez zmianę metodologii raportowania, kompletnych i wiarygodnych danych o faktycznych przyczynach zdarzeń drogowych. Aktualnie, w oficjalnych raportach wpływ stanu technicznego pojazdów na wypadek jest, w ocenie NIK, niedoszacowany. Realizacja ostatniego z zaproponowanych wniosków, a więc zapewnienia wiarygodnych danych i informacji o faktycznych przyczynach zdarzeń drogowych, ma istotne znaczenie dla osiągnięcia celów określonych w narodowym programie bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2013-2020, a także pozwoliłoby wielu organom, odpowiedzialnym za bezpieczeństwo ruchu drogowego, na podejmowanie odpowiednich działań profilaktycznych i prewencyjnych. Według rocznego raportu o stanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym w 2015 r. tylko 0,12% z 36 tys. wypadków spowodowanych było niesprawnością techniczną pojazdu. Publikowane dane w tym zakresie znacząco odbiegają od podawanych przez inne kraje Unii Europejskiej. Zwracamy również uwagę, że wyniki kontroli przeprowadzonej przez NIK wykazują, że udział stanu technicznego pojazdów w strukturze wybranych przyczyn wypadków drogowych stanowi aż 10%. Przyczyną niedoszacowania w publikowanych w Polsce statystykach złego stanu technicznego pojazdów, biorących udział w wypadkach drogowych, jest metodologia raportowania. Statystyki nie uwzględniają pośredniego wpływu stanu technicznego pojazdu na wystąpienie zdarzenia. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Otwieram dyskusję. Proszę o zabieranie głosu państwa posłów i zaproszonych gości. Kto z państwa chce odnieść się do pierwszego punktu dzisiejszego posiedzenia?

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, chcę powiedzieć jedno zdanie. Obecny raport jest bardzo krytyczny. Powinniśmy także poznać stanowisko rządu w tej sprawie. Myślę, że zaprezentowana ocena powoduje, że jesteśmy zobowiązani podjąć debatę również z ministerstwem i wszystkimi, którzy są władni, żeby ten stan zmienić jak najszybciej, gdyż chodzi o nasze bezpieczeństwo. Mimo, że wskaźniki poprawiły się w ostatnich latach, stan bezpieczeństwa na polskich drogach nadal nie jest dobry. To jest raport i kontrola przeprowadzona w ubiegłym roku. Myślę, że warto usłyszeć stanowisko resortu, ale oczywiście zachęcam do debaty. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Głos na pewno zostanie uwzględniony. Na posiedzeniu obecny jest pan minister i pan dyrektor Oleksiak, którzy na pewno zechcą odnieść się do raportu. Zgodnie z naszym dobrym zwyczajem, zapraszamy gości do zabrania głosu. Proszę się przedstawić.

Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych Waldemar Witek:

Dzień dobry. Waldemar Witek, jestem prezesem Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, tytuł informacja o wynikach kontroli „Dopuszczanie pojazdów do ruchu drogowego" nie odzwierciedla, naszym zdaniem, w pełni stanu zgodnego z ustawą – Prawo o ruchu drogowym. Organem dopuszczającym do ruchu drogowego jest również TDT, który wydaje homologację. Z naszego punktu widzenia, bardziej odpowiednim tytułem, wyrażającym wyniki zawarte w treści tematu dokumentu, jest: „Informacja o wynikach kontroli sprawowania nadzoru przez starostów nad stacjami diagnostycznymi dopuszczającymi pojazdy samochodowe do ruchu drogowego". Niestety, przy tak sformułowanym temacie, NIK musiałby odnieść się wprost do informacji z marca 2009 r. Gdyby ktokolwiek chciał porównać dwa dokumenty, okazałoby się, że wyciągnięte wnioski są podobne do bieżącej informacji. Sytuacja nie zmieniła się od 2009 r. Można zatem uznać, że jest ona znana i niezmienna od ośmiu lat. Wniosek, który nie znalazł odzwierciedlenia w raporcie to fakt, że ustawodawca nie zrobił nic lub efekty jego prac są znikome, w celu poprawienia sytuacji. Nie wprowadził żadnych uregulowań prawnych, nie zostały wyciągnięte żadne wnioski z poprzedniej kontroli. Po lekturze wniosków z 2009 r. należy zauważyć, że uwagi pokontrolne kierowane były również pod adresem Transportowego Dozoru Technicznego, który, opisany w bieżącym dokumencie, był organem kontrolnym, wspomagającym inspektorów NIK. Możemy mnożyć wątpliwości, zwłaszcza, że zgodnie z prawem o ruchu drogowym jest on także organem dopuszczającym pojazdy do ruchu, czyli przedmiotem kontroli. Co więcej, miał prawo do uczestniczenia w kontrolach rocznych w ramach podpisanych ze starostami umów. Chcemy zwrócić uwagę szanownej Komisji, że dyrektor TDT posiada informacje z 50% starostw w Polsce oraz stacji kontroli pojazdów. Jest to jedyna instytucja podległa Ministerstwu Infrastruktury i Budownictwa, posiadająca informacje na temat badań technicznych pojazdów. W związku z powyższym, mam pytanie, jak informacje zbierane w czasie kontroli, a także w procesie dopuszczania stacji kontroli pojazdów, zostały wykorzystane przez TDT? Czy podlegały jakimkolwiek analizom? Czy dyrektor TDT występował z wnioskami do ministra właściwego do spraw transportu? Zasadne wydaje się pytanie, dlaczego ta tematyka nie podlegała kontroli NIK?

Biorąc pod uwagę powyższe oraz stan prac nad nowelizacją ustawy – Prawo o ruchu drogowym, odpowiedź może być tylko jedna – TDT ma przejąć nadzór nad badaniami technicznymi i mocno o to zbiega. Czy ktoś zadał pytanie, czy dążąc do przejęcia nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów nie przyczyni się pośrednio do stanu opisanego przez NIK w informacji o wynikach kontroli? Czy dzisiaj nie możemy mówić, analizując wyniki kontroli, o potrzebie dyskusji nad likwidacją systemu badań, jako niewydolnego? Czy nie można, na podstawie informacji przedstawionej przez pana prezesa Kwiatkowskiego o zamknięciu prawie wszystkich SKP i zabraniu uprawnień wszystkim diagnostom, ukarać wszystkich starostów i, co najważniejsze, rozliczyć dyrektora TDT za certyfikowanie SKP ze sprzętu nie posiadającego homologacji? Zgadzamy się z większością wniosków i twierdzimy, że należy je uwzględnić w przyszłym stanie prawnym. Jednak nie możemy zrozumieć, dlaczego, dostrzegając brak działań rządu w kierunku wykonania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady Europejskiej 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę z 2009 r. w szczególności zapisanego wniosku, cytuję: „ponadto stosownie do uregulowań art. 13 ust. 4 powołanej dyrektywy, diagności prowadząc badania zdatności do ruchu drogowego muszą być wolni od jakichkolwiek konfliktów interesów, aby zapewnić państwu członkowskiemu lub właściwemu

organowi utrzymanie wysokiego poziomu bezstronności i obiektywności. Projektowane regulacje prawne, dotyczące zmiany systemu badań technicznych pojazdów, wynikające z obowiązku wdrożenia wspomnianej dyrektywy, określonej w projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw z dnia 30 września 2016 r., nie przewidują zmian w zasadach zatrudnienia diagnostów", nie skutkowały analizą, zaleceniami? W naszej opinii jest to główna przyczyna tak złych wyników kontroli. Dlaczego nie zastanowiono się nad zmianami, które powinny być wprowadzone w polskim prawie po analizie wyników kontroli z 2009 r. Naszym zdaniem, przyczyniono się do powstania odwrotnej sytuacji. Chcemy nadmienić, że dane te są wskazywane w informacji z kontroli NIK, np. spadek o 50% podpisanych przez starostów porozumień z dyrektorem TDT w sprawie kontroli. Nikogo to nie zdziwiło, chociaż do 2014 r. można zauważyć tendencję wzrostową. Jednak TDT, wprowadzając w 2014 r. opłatę od jednej kontrolowanej SKP, w ramach porozumienia, doprowadził do rezygnacji z pomocy starostów o wspomniane już 50%. Mamy również informację o wzroście o 100% liczby osób przystępujących do egzaminu na diagnostę samochodowego. NIK nie zainteresował się, że w tym roku, na wniosek i za zgodą Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, TDT zrezygnował z weryfikacji wymogów dotyczących wykształcenia i praktyki zawodowej w odniesieniu do kandydatów na diagnostów samochodowych, którzy podchodzą do egzaminu państwowego. Skutkiem tego, kandydaci dopuszczeni do egzaminu nie są weryfikowani przez TDT w zakresie wymaganym przepisami. Dziwne, że każdy, bez wykształcenia i praktyki, może podejść do egzaminu.

Należy wspomnieć jeszcze o jednym dokumencie, który również, przy analizie przyczyn obecnej sytuacji, nie został, a powinien być, uwzględniony w trakcie formułowania wniosków pokontrolnych. Są to wyniki prac grupy roboczej. Dokument powstał w kwietniu 2013 r. na temat „Strategia działań w kierunku usprawnienia systemu badań technicznych pojazdów oraz poprawy ich jakości". Chcemy także zapytać pana prezesa Kwiatkowskiego, dlaczego NIK odnosi się do projektu ustawy – Prawo o ruchu drogowym, który został skrytykowany przez organy państwowe oraz stronę publiczną. W związku z powyższym, zadaję kolejne pytanie: czy przyjęte rozwiązania, mające na celu tylko restrykcyjne podejście do kwestii diagnostów, rozwiążą nieprawidłowości zawarte w informacji o kontroli NIK?

Konkludując, należy podkreślić, że Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych w wielu punktach opublikowanej informacji, dotyczącej wyników przeprowadzonej przez NIK kontroli w kwestii dopuszczenia pojazdów do ruchu drogowego, wyraża również swoją dezaprobatę do stwierdzonych nieprawidłowości oraz konieczności podjęcia zmian, mających w sposób realny i wymierny poprawić system badań technicznych pojazdów i dopuszczenia ich do ruchu. Jednakże, jako źródło wskazujemy brak jawnych i klarownych regulacji prawnych w istniejącym oraz przyszłym systemie prawnym, mogącym mieć istotny wpływ na zmniejszenie zagrożenia w ruchu drogowym, jednego z elementów bezpieczeństwa państwa, oraz opieszałość wdrażania prac legislacyjnych związanych z implementacją dyrektyw unijnych do prawodawstwa polskiego, ale nie w pełnym zakresie. Oznacza to pomijanie ważnych, z punktu widzenia diagnostów samochodowych, zapisów, jak i ignorowanie podmiotów strony społecznej. Z ubolewaniem należy podkreślić, że władze ustawodawcze, w kwestii implementacji przepisów unijnych do prawodawstwa polskiego, od 13 lat nadal wykazują ociężałość w działaniu. Ignorowane są również uwagi zgłaszane przez przedstawicieli środowisk związanych z systemem badań technicznych pojazdów, w ramach szeroko zakrojonych konsultacji społecznych oraz brakuje współpracy z organizacjami związanymi z bezpieczeństwem w ruchu drogowym. Zdaniem stowarzyszenia, mogłoby to przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym i w wielu przypadkach wyeliminować rażące błędy w obowiązujących oraz projektowanych przepisach z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Na zakończenie chcę przytoczyć jeszcze raz zapis preambuły wprowadzanej dyrektywy: „Przeprowadzając badania zdatności do ruchu drogowego, diagności powinni działać niezależnie, a na ich ocenę nie powinny mieć wpływu konflikty interesów, w tym o charakterze ekonomicznym lub personalnym. Wynagrodzenie diagnostów nie powinno

być zatem bezpośrednio związane z wynikami badań zdatności do ruchu drogowego. Państwo członkowskie powinno mieć możliwość określania wymogów dotyczących rozdziału działalności lub upoważnienia podmiotu prywatnego do wykonywania zarówno badań zdatności do ruchu drogowego, jak i napraw pojazdu, nawet w odniesieniu do tego samego pojazdu, w przypadkach, gdy organ nadzorczy ustalił w sposób zadawalający, że otrzymano wysoki poziom obiektywności”. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Mamy następne zgłoszenia. Bardzo proszę, panie prezesie.

Wiceprezes NIK Mieczysław Łuczak:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie prezesie Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych, nie wiem, czy mam prawo zwracać się w imieniu pana prezesa Kwiatkowskiego, ale ustosunkuję się do ogólnych, pańskich zarzutów. W informacji „Dopuszczanie pojazdów do ruchu drogowego” jest napisane, że głównym celem kontroli była ocena prawidłowości i skuteczności działań starosty jako organu dopuszczającego pojazdy do ruchu drogowego. Taki był zakres naszej kontroli. Szanowni państwo, żeby nikt nie miał obiekcji, Najwyższa Izba Kontroli prowadzi badanie, kontrolę i stwierdza stan faktyczny, a na jego bazie podaje wnioski, czasami nie zajmuje stanowiska, pozostawiając decyzję organom do tego upoważnionym. Proszę nie przyjmować, że my coś zrobiliśmy lub dlaczego się ustosunkowujemy. Taki jest nasz obowiązek i takie czynności wykonujemy. Dziękuję.

Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego Jan Urbanowicz:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, panie ministrze, panie prezesie, szanowni państwo. Jan Urbanowicz, dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Zostałem wywołany do tablicy, chcę wyraźnie powiedzieć, że w wypowiedzi było wiele nieprawidłowości, które nie mają pokrycia w aktach prawnych. Chcę również wyraźnie stwierdzić, że TDT działa na podstawie i w granicach prawa, co jest zgodne z art. 7 Konstytucji RP, w związku z art. 6 Kodeksu postępowania administracyjnego i wszystkich aktów prawnych, na podstawie których działa TDT. Rozumiem, że chcielibyśmy mieć większe możliwości w obszarze utrzymania bezpieczeństwa, ale mamy możność działania w zakresie obowiązujących aktów prawnych. Obecnie, na ich podstawie, jeśli chodzi o sprawy poruszone przez prezesa związku, mamy tylko do wykonania dwie czynności, tj. przeprowadzenie egzaminów na diagnostów, co wykonujemy zgodnie z ustawą i stosownym rozporządzeniem w tym zakresie. Chcę sprostować, że nigdy nie mieliśmy uprawnień do weryfikowania kwalifikacji osób przystępujących do egzaminów. Była taka możliwość do 2014 r. w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu – żądaliśmy oświadczeń dotyczących wykształcenia i stosownych kwalifikacji, natomiast, nie było to oparte na żadnych aktach prawnych lub ustawie. Zostało wykreślone, ponieważ nie było podstaw prawnych do żądania takich dokumentów. Natomiast sprawdzenie kwalifikacji, oprócz zdanego egzaminu, leży w gestii starosty, który wpisuje go do rejestru.

Kolejna sprawa dotyczy kontroli. Wykonywane są one wspólnie lub samodzielnie, ale na podstawie porozumienia ze starostwem. Rzeczywiście, do 2014 r. realizowane były bezpłatnie, żeby zwiększyć bezpieczeństwo na polskich drogach i przygotować pracowników starostw do zakresu wymagań i kontroli. Przez 10 lat funkcjonowania darmowych kontroli, doszliśmy do wniosku, że najwyższa pora, aby nie ponosić kosztów dojazdu i pracy inspektorów, musimy pobierać przynajmniej skromne wynagrodzenia. Nie jest prawdą, że liczba kontroli spadła diametralnie, chociaż w 2015 r. miało to miejsce. W 2014 r. było 165 takich porozumień, obejmujących 2055 stacji, w 2015 r. – 88 porozumień i 1002 stacje były kontrolowane, natomiast w 2016 r. mieliśmy 100 porozumień i 1103 kontrolowane stacje. Wczoraj podpisałem kilka porozumień.

Kolejna sprawa. Transportowy Dozór Techniczny wykonuje sprawdzenie wyposażenia i warunków lokalowych raz na pięć lat, w związku z tym, nie ma możliwości permanentnej kontroli wyposażenia stacji kontroli pojazdów. Wiadomo, że przyrządy są eksploatowane, muszą podlegać odpowiednim sprawdzeniom. Nie wykonujemy żadnych certyfikacji stacji kontroli pojazdów, jak zostało powiedziane. Chcę jeszcze przekazać informację odnośnie do negatywnych wyników badań pojazdów. Spotykamy się z sytu-

acjami, że dopiero w czasie naszej wspólnej lub samodzielnej kontroli dowiadujemy się, że dany pojazd nie spełnia wymagań i badanie wychodzi negatywnie. Wcześniej, w okresie kontroli, negatywnych wyników badań w ogóle nie było. Jestem do dyspozycji, proszę o pytania. Dziękuję.

Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji Małgorzata Kaniewska:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, moje nazwisko Małgorzata Kaniewska, jestem dyrektorem Wydziału Komunikacji Starostwa w Poznaniu, jednocześnie szefuję dużej organizacji – Ogólnopolskiemu Stowarzyszeniu Szefów Wydziałów Komunikacji. Z uwagą przysłuchiwałam się wystąpieniu mojego przedmówcy, przedstawicielowi stowarzyszenia środowiska diagnostów. Rozumiem poruszenie, kolega popełnił kilka błędów, wynikających ze stopnia emocji, natomiast nie mogę odmówić mu słuszności w kilku kwestiach. Chcę zwrócić uwagę na kilka elementów, które powinny być wypowiedziane w omawianej sprawie.

Proszę państwa, kontrola NIK, potworna w swoim wydźwięku, dotyczyła niewielkiej części starostw. Można by uznać tę próbkę za reprezentatywną, gdyby nie wcześniejszy protokół z kontroli NIK z 2009 r. To jest przerażające. Trudno oprzeć się wrażeniu, że obydwa protokoły dzieli taka przestrzeń czasowa, podczas której nic nie zrobiono. Kiedy czyta się ustalenia, wyniki, prośby, dociekania i oczekiwania NIK, obydwa protokoły można by nałożyć na siebie. Niestety, bardzo zawiodła strona rządowa. Wiele razy mówiliśmy i wskazywaliśmy na nieodpowiednie narzędzia, a w zasadzie ich brak. Jak można sprawować nadzór przy braku narzędzi? Państwo posłowie doskonale wiedzą, o czym mówię. Narzędzia prawne muszą być jednoznaczne w swoim wydźwięku i regulować podstawowe kwestie. Niestety, przez wiele lat mieliśmy do dyspozycji instrumenty, z którymi niewiele można było zrobić. Podam przykład. Bardzo proszę o chwilę uwagi, dlatego, że reprezentuję stanowisko starostów, wykonujących nadzór i starających się pracować jak najlepiej, ale w granicach i przy wykorzystaniu dostępnych środków. Bardzo mnie zabolało, iż w protokole z kontroli NIK są zawarte zdania i wnioski oparte o pewność, która nie mogła znikąd wynikać, tylko z sugestii kontrolującego. Jeżeli z przepisów nie wynika jednoznacznie, jakie wykształcenie musi mieć pracownik wydziału komunikacji wykonujący zadania związane z nadzorem nad SKP, nie można kpić, że jest to cieśla, murarz lub ktoś inny. Przecież wśród kontrolerów NIK znajdują się poloniści i osoby mające wiele różnych zawodów. Twierdzenie, że urzędnicy źle pracowali, gdyż nie mieli właściwego wykształcenia, nie może być nadużywanym argumentem.

Chcę powiedzieć, że bardzo dobrze pracuje się z przedstawicielami Transportowego Dozoru Technicznego. Z dyrektorem TDT współpracujemy od wielu lat. Nie narzekamy i sądzę, że podobnie myślą pracownicy TDT. Wiele zrobiliśmy dla środowiska, rozumiemy, iż zmiany są potrzebne, ale bardzo prosimy, jako dotychczasowy organ nadzoru, aby nie obciążać nas całkowitą odpowiedzialnością za obecny stan rzeczy.

Na koniec chcę powiedzieć jedno zdanie. Protokół z kontroli jest tworzony, aby pokazać słabe punkty i móc naprawić istniejący stan rzeczy. Mam jeszcze jeden protokół z kontroli NIK przeprowadzonej w Transportowym Dozorze Technicznym. Lektura może być również zatrważająca, jeśli czyta się ją bez emocji i dzisiejszego kontekstu. Raport pokazuje, że w tej jednostce stwierdzono bardzo wiele uchybień związanych z realizacją jej podstawowych zadań. W związku z tym, proszę, żeby państwo potraktowali moją wypowiedź jako wnoszącą element obrony dotychczasowego organu nadzoru. Musiał on pracować, nie mając innego wyjścia, przy pomocy i na bazie stanu prawnego, z którym miał do czynienia. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo pani dziękuję za wyjaśnienia. *Ad vocem*, pan prezes, bardzo proszę.

Wiceprezes NIK Mieczysław Łuczak:

Pani dyrektor, zanim zostałem posłem, następnie wiceprezesem NIK, byłem starostą, ale wcześniej diagnostą. Znam problematykę. Jako starosta tworzyłem i organizowałem powiaty. Nie zarzucamy, że został zatrudniony murarz, ale wskazujemy na różne zawody. Pokazujemy bardzo wyraźnie, że nie zagwarantowano dodatkowych szkoleń dla

tych ludzi. Dlatego, słaby nadzór sprawowany przez starostów spowodował taką, a nie inną sytuację. Dzisiaj, zamiast przerzucać się argumentami kto jest winien, powinniśmy wszyscy – rząd, Sejm, organizacje – zastanowić się jak rozwiązać problem. Jeżeli stosowalibyśmy przepisy prawa, które nas obowiązują, z wyjątkiem zastrzeżenia napisanego przez pana Witka, że dobro klienta jest ważniejsze, nie byłoby takich przypadków. Postęp istnieje, musimy za nim nadążyć i wiedzieć jak rozwiązać problematykę. Dzisiaj państwo mówią: „bo NIK przedłożył, bo rząd nie zrobił, kto ma to zrobić?". Nie. Organizowałem struktury w swoim powiecie. Próbowałem sprawdzić jak wygląda sytuacja. Nie ma problemu, stacje funkcjonują. W wielu powiatach sytuacja wygląda podobnie. W 2009 r. sprawdziliśmy 21 powiatów i 86 stacji. Trzeba powiedzieć wyraźnie – to człowiek decyduje. Zdajmy sobie sprawę i przestańmy opowiadać, iż przepisy są nieżyciowe. Życiowe podejście do problematyki byłoby całkowicie inne. Przy okazji nadzoru stwierdzamy, że z SKP wyjeżdża pojazd, który nie był w ogóle badany. Kto jest winien – urządzenia, starosta, czy diagnosta?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie prezesie, bardzo dziękuję za dyskusję. Oczywiście, analizujemy w Komisji cały szereg zagadnień związanych z tzw. decentralizacją władzy i co dzieje się na obszarze kompetencyjnym gmin, powiatów i województw. Można się zastanowić nad wieloma aspektami funkcjonowania starostw, np. w kontekście nadzoru nad szkołami nauki jazdy. W tej kwestii również mamy swoje spostrzeżenia. Powiem coś bardzo niepopularnego, często władza lokalna jest klientem swoich wyborców i dochodzi do niechlujności. Przepisy to jedno, kompetencje – drugie, środki – trzecie, a rzetelne i rozumne wykonywanie zadań to najbardziej właściwa postawa, jaką powinniśmy przyjmować w różnego rodzaju działaniach. Nie chcę rozszerzać dyskusji, mamy kolejne głosy. Koncentrujemy się nadal na przyjętym temacie. Bardzo proszę.

Prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów Adam Małyszko:

Panie przewodniczący, panie ministrze, reprezentuję branżę osób, która zajmuje się pojazdem o końcowym życiu technicznym. Badanie nie jest już potrzebne. Natomiast, chcę potwierdzić, że większość tez zawartych w raporcie jest słuszna, dlatego, że do nas często przyjeżdżają pojazdy, które tydzień lub dwa tygodnie wcześniej miały robiony przegląd techniczny, a nie nadają się do dalszej jazdy. Często zdarzają się błędy diagnostów podczas kontroli dokumentów – brakuje masy własnej, jest pomylony numer VIN lub występują „czeskie błędy". Wydajemy zaświadczenie, kasujemy dowód rejestracyjny, tablice rejestracyjne, kartę pojazdu, w związku z tym musimy, podobnie jak wydziały komunikacji, dokładnie sprawdzić dane. Błędy diagnostów są duże, co potwierdza też raport.

Odnośnie do innego tematu, który przedstawił NIK w dniu dzisiejszym i na poprzednim spotkaniu, dotyczącego starego parku samochodów, chcę powiedzieć, że mamy dwie odpowiedzi ministra spraw wewnętrznych i administracji oraz ministra cyfryzacji, nadzorującego CEPiK. W 2015 r. było 14,5 mln pojazdów, które nie miały badań technicznych, w porównaniu do 30 mln zarejestrowanych, tj. prawie połowa. 12,5 mln nie posiadało ubezpieczeń. Czy ktoś zrobi z tym porządek? Dlaczego o tym mówię? Większość z tych samochodów, ok. 700 tys., corocznie demontowanych jest w szarej strefie. Stąd bierze się, m.in. smog, gdyż wszystkie odpady znajdujące się w pojeździe: panki, oleje, tekstylia są spalane w piecach. Zatem szara strefa przyczynia się do powstawania smogu. Jeszcze raz bardzo proszę o zweryfikowanie danych i uporządkowanie przepływu informacji w CEPiK. 14,5 mln pojazdów nie posiada badań, natomiast średni wiek pojazdów nie jest duży. Jeżeli dane pochodzą z Eurostatu, a on bazuje na naszym CEPiK-u i mamy wykazanych 14 mln nieistniejących pojazdów, wiadomo, że średni wiek wynosi 19 lat. Natomiast, z odpowiedzi pana ministra wynika, iż średni wiek pojazdów, posiadających ważne badania techniczne, wynosi 13 lat. Średni wiek pojazdów wprowadzanych na polski rynek wynosi 6,6 lat, zatem nie są one tak stare, jak przedstawiają dane. W związku z tym, jeżeli raport NIK ma być rzetelny, musi ująć wszystkie błędy znajdujące się w CEPiK, w przeciwnym razie w świat idzie informacja, że mamy bardzo

stary park samochodów. Uporządkowanie CEPiK uzdrowi w dużej mierze niektóre problemy dzisiaj poruszane. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Czy ktoś z państwa chce jeszcze zabrać głos? Bardzo proszę.

Wiceprezes StowarzyszenieKomisow.pl Maciej Szymajda:

Maciej Szymajda, wiceprezes StowarzyszenieKomisów.pl, czyli firmy wprowadzającej na polski rynek używane samochody zza granicy. Zapoznaliśmy się z raportem i generalnie zgadzamy się z wnioskami Najwyższej Izby Kontroli. Również widzimy potrzebę uszczelnienia systemu przeglądów technicznych w Polsce. Jednak, po ukazaniu się raportu, 4 kwietnia pojawiła się na stronie internetowej NIK informacja, z którą się nie zgadzamy, ponieważ nie odzwierciedla stanu faktycznego. Mówi ona, że zły stan techniczny pojazdów jest jednoznacznie związany z rosnącym importem używanych samochodów. Informacja została powielona w mediach. Mimo, że raport w ogóle nas, jako importerów aut używanych, nie dotyczył, zostaliśmy przedstawieni w bardzo złym świetle. Fakty wyglądają inaczej. Większość aut sprowadzonych do naszego kraju pochodzi z rynku niemieckiego, na którym badania techniczne są dokładniejsze niż w Polsce. Widać to po liczbie usterek ujawnionych podczas badań. W Niemczech 48% pojazdów posiada usterki, w Polsce prawie żaden. Dlatego uważamy, że auta sprowadzone zza granicy są w o wiele lepszej kondycji, niż samochody odsprzedawane w Polsce. Poza tym, import używanych samochodów w kwietniu br. spadł o prawie 13%, a od początku 2017 r. o 8%, porównując do 2016 r., z którego pochodzi raport. Średni wiek importowanych w tym roku pojazdów wynosi 11 lat i 5 miesięcy, a w rekordowym grudniu w poprzednim roku, kiedy dane były zachwiane poprzez zamieszanie z akcyzą, sięgał prawie 12 lat. Sprowadzamy mniej samochodów, ale są one nowsze, blisko 3 lata młodsze niż przerejestrowywane i sprzedawane na rynku wewnętrznym w Polsce. Jednocześnie, sprzedaż nowych samochodów rośnie nieprzerwanie od ponad dwóch lat. Od początku 2017 r. zarejestrowano 165 tys. nowych aut, co oznacza wzrost o 18,8% w stosunku do czterech pierwszych miesięcy zeszłego roku. W związku z powyższym, park samochodów w Polsce jest odmładzany cały czas. Aby rozmawiać o wieku i strasznym stanie pojazdów, najpierw trzeba uporządkować kwestię CEPiK-u, o czym mówił pan Adam Małyszko. Według nas, średni wiek pojazdów poruszających się po drogach w Polsce, jest zdecydowanie niższy, niż podawany we wszystkich statystykach. Dziękuję za udzielenie mi głosu.

Wiceprezes NIK Mieczysław Łuczak:

Aby nie było niezrozumienia, w naszym artykule jest wyraźnie napisane, nie stwierdzamy, że ma to wpływ, ale „sprzyja temu rosnący import starszych samochodów". Nikt mi nie wmówi, że samochód nowy jest mniej sprawny od używanego. Napisaliśmy, że „sprzyja". Nie będę z państwem dyskutował na temat wieku aut – napisaliśmy 12 lat, wy mówicie 11,5 lat. Pół roku nie ma znaczenia, możemy przyznać wam rację. Natomiast będziemy utrzymywać to, co napisaliśmy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę, pan minister Szmit chce zabrać głos w ramach końcowej dyskusji.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jerzy Szmit:

Dziękuję. Chcę podziękować panu przewodniczącemu Żmijanowi, że wcześniej zwrócił uwagę na przebieg wypowiedzi przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa w sprawie, o której dzisiaj dyskutujemy. Kontrola sprawności, stanu technicznego pojazdów jest niezmiernie istotna. Pojawia się pierwszy problem – liczba pojazdów w Polsce. Trzeba potwierdzić, że system CEPiK nie daje nam wiarygodnych informacji na temat liczby pojazdów lub innych informacji, które powinny się w nim znajdować. Przypominam, że jednym z pierwszych działań nowego rządu było przełożenie terminu wejścia w życie ustawy o CEPiK 2.0, gdyż zgodnie z wcześniejszą ustawą, przyjętą jeszcze w roku 2012, system jeszcze nie działał i wiadomo było, iż nie zadziała zgodnie z terminem przewidzianym w ustawie. W obecnej chwili Ministerstwo Cyfryzacji bardzo intensywnie pracuje razem z Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa oraz innymi ministerstwami, które współuczestniczą w pracach, gwarantujących funkcjono-

wanie całego systemu, zgodnie z celami postawionymi w ustawie. Chodzi o wykonalność i realizację ustawy. Ważny jest termin wejścia w życie CEPiK 2.0, czyli 2 października 2018 r. w pełnym wymiarze, natomiast w czerwcu obecnego roku ma rozpocząć funkcjonowanie wersja ograniczona. Miejmy nadzieję, że terminy będą dotrzymane. Wtedy dyskusja na temat stanu i wieku pojazdów będzie pełniejsza i prawdziwsza. To nie nastąpi z tygodnia na tydzień, gdyż przeniesienie danych musi trochę potrwać. Jeżeli CEPiK zacznie poprawnie funkcjonować, będziemy bliżsi rzetelnej dyskusji na temat polskiej motoryzacji – stanu, wieku, szeregu cech opisujących sytuację na rynku.

Przejdę do omówienia badań i raportu NIK oraz problemu, który został w nim poruszony. Warto mówić o jakim wymiarze finansowym rozmawiamy. Rynek badań szacujemy na ok. 2 mld zł rocznie. Nie jest to mały zakres działalności gospodarczej. To też jest jeden z aspektów, który skłania nas do podejmowania regulacji, wynikającej z rozstrzygnięć Unii Europejskiej z dyrektywy 45/2014. Przechodząc do sedna, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa jest na ostatnim etapie przygotowania projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz innych ustaw, który znajduje się w toku uzgodnień międzyresortowych. Zatem, to jest jeden z ostatnich etapów. Chcemy go wysłać do dalszych prac i mam nadzieję, że niedługo trafi pod obrady Wysokiej Izby, a także do Komisji Infrastruktury i będziemy mogli dyskutować o wszystkich szczegółach, ważnych obszarach regulacji, które muszą zostać ujęte. Przedstawimy swój projekt, powiem kilka zdań na temat jego zakresu, a następnie odbędą się prace w podkomisji, gdyż propozycja będzie wymagała dyskusji i debaty. Ustawa będzie musiała uwzględnić wiele kwestii, odpowiedzieć na wszystkie pytania, które usłyszeliśmy, aby system kontroli pojazdów był skuteczny.

Co przewiduje przedmiotowy projekt? Reguluje całokształt zagadnień związanych z badaniami technicznymi, począwszy od wymagań dla kandydatów na diagnostów, zasad ich dopuszczania do zawodu, systemu szkolenia dopuszczania stacji kontroli pojazdów, nadzoru nad ich działalnością. W projekcie przewiduje się przeniesienie dotychczasowych kompetencji starostów i powierzenie dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego, jako jednostce podległej ministrowi właściwemu do spraw transportu, kompetencji organu odpowiedzialnego za organizację i funkcjonowanie sytemu badań technicznych pojazdów oraz sprawowanie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Wiąże się to z przeniesieniem na dyrektora TDT zadań związanych z wykonywaniem nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, wydawaniem uprawnień, przeprowadzeniem badań technicznych, prowadzeniem centralnego rejestrów przedsiębiorców prowadzących SKP oraz diagnostów. Podsumowując, zawarte w procedowanym projekcie propozycje wychodzą naprzeciw wnioskom znajdującym się w raporcie NIK i nie tylko, gdyż, jak słyszeliśmy w dyskusji, znaczna część wniosków nie jest kwestionowana. Myślę, że niedługo będziemy mogli rozmawiać na bazie konkretnego projektu i propozycji legislacyjnych, z których powstanie ustawa zapewniająca bezpieczeństwo na polskich drogach i realizująca skuteczną kontrolę jakości pojazdów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Czy ktoś z państwa chce odnieść się do wszystkich wypowiedzi, które usłyszeliśmy? Bardzo proszę, pan przewodniczący Żmijan.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję wszystkim państwu, którzy aktywnie brali udział w dyskusji. Problem jest bardzo ważny, o wielkim ciężarze gatunkowym, gdyż w grę wchodzi bezpieczeństwo na polskich drogach. Słuchając państwa, trudno nie odnieść wrażenia, że problem nie znajduje się w jednym miejscu. To nie jest kwestia, że zawinił starosta albo diagności byli nieuczciwi itd. Problem dotyczy nadzoru. Niektóre osoby twierdzą, że wina leży po stronie legislacji, czyli Komisji Infrastruktury i posłów. Zapewne trzeba poprawić prawo w tym zakresie. Pan minister już zapowiedział inicjatywę. Zasadniczy kierunek został określony, warto zadać najdalej idące pytanie. Proszę zauważyć, nadzór nad stacjami kontroli pojazdów sprawują starostowie, czyli jeden ze szczebli samorządu terytorialnego w Polsce, który wykonuje wiele zadań w imieniu rządu. I to jest zrozumiałe. W Polsce mamy system rządowo-samorządowy. Mam pytanie do pana ministra, czy prze-

niesienie tej kompetencji z samorządu do jednostki de facto rządowej jest najlepszym rozwiązaniem? W moim przekonaniu, im więcej władzy w samorządach, zdecentralizowanej, tym lepiej. Może powinniśmy pójść w kierunku egzekucji tego prawa, skoordynowania działania? Miło słuchać, gdy przedstawicielka starostw i szef TDT mówią, że dobrze im się współpracuje. Jeżeli to są prawdziwe opinie, trzeba dokonać właściwej analizy, gdzie tkwią problemy, które należy usunąć. Nie może być sytuacji, jak państwo stwierdzają, że samochód, który wyjechał ze stacji kontroli z potwierdzonym badaniem, nie był na stanowisku badania. Takie sytuacje nie są do zaakceptowania w żaden sposób. Niemniej jednak, NIK wykonała zadanie jak zawsze najlepiej, pokazując stan rzeczy. Moim zdaniem, przeniesienie lub ograniczanie kompetencji bardzo ważnego szczebla samorządu terytorialnego, jakim są niewątpliwie powiaty, nie jest dobrym kierunkiem. W gruncie rzeczy ograniczamy samorządność, wchodzimy na ścieżkę centralizowania władzy. Chlubiliśmy się i świat nas podziwiał, kiedy dokonaliśmy transformacji ustrojowej, wprowadzając system rządowo-samorządowy. Chwalimy się, że ta reforma najlepiej nam się udała, ze wszystkich, które wprowadziliśmy po 1989 r. Dziękuję.

Wiceprezes NIK Mieczysław Łuczak:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, proponujemy rozważenie możliwości wprowadzenia rozwiązania prawnego, stanowiącego podstawę utworzenia i funkcjonowania organu nadzoru, koordynującego działania starostów w zakresie nadawania uprawnień diagnosty, udzielania przedsiębiorcom uprawnień do prowadzenia stacji kontroli pojazdów oraz nadzoru nad nimi. Chcemy wspomóc starostów, żeby był nadzór. Panie pośle Żmijan, tak daleko nie idziemy, a parlament ma swoje prawa.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nic takiego nie powiedziałem. Nawiązałem do wystąpienia pana ministra, gdyż wskazał on zasadniczy kierunek w tym projekcie. Odniosłem się tylko i wyłącznie do jego wypowiedzi. Nie chcę, panie prezesie, podważać kompetencji. Jestem zawsze pod wrażeniem rzetelnych raportów i właściwych kontroli przeprowadzanych przez NIK. Czasami nie mając intencji można powiedzieć coś źle, ale wydaje się mi, że tego nie zrobiłem. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, miałem szczęście uczestniczyć we wprowadzaniu reformy administracyjnej w 1999 r. Byłem wtedy dyrektorem generalnym Urzędu Wojewódzkiego w Olsztynie, odpowiedzialnym za wprowadzanie reformy, następnie marszałkiem województwa, który przyjmował reformę od dyrektora generalnego. Dlaczego o tym mówię? Podczas tworzenia reformy administracyjnej założono, że następuje podział kompetencji w państwie. Samorząd miał generalnie odpowiadać za poziom życia mieszkańców, bardzo szeroko rozumiany, natomiast państwo – za bezpieczeństwo obywateli. Z ogólnej zasady wynikałoby, że bezpieczeństwo ruchu drogowego powinno należeć do kompetencji państwa. Oczywiście, sytuacja wygląda inaczej. Niemniej jednak, jest to spór nie filozoficzny ale doktrynalny, mówiący, jak ma być zbudowane państwo. Jeżeli kompetencje zostaną przesunięte do administracji rządowej, nie będzie zaprzeczenia idei samorządowej, ani szczegółu, który, co prawda, jest niewielki w życiu gospodarczym i społecznym Polski, ale niezmiernie istotny ze względu na bezpieczeństwo. Myślę, że nie będzie można spotkać się z zarzutem, iż starostwa są pozbawione istotnych kompetencji potrzebnych dla ułatwiania życia mieszkańców, wręcz przeciwnie, będą mogły koncentrować się na zadaniach, które bezpośrednio wpływają na poziom życia obywateli, tworzenie odpowiednich warunków gospodarczych i dobrobytu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Pan przewodniczący Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Nie wiem, czy dyrektor Instytutu Transportu Drogowego będzie miał ochotę zabrać głos, gdyż warto, aby raport NIK, dotykający bardzo konkretnej problematyki, związanej z bezpieczeństwem ruchu drogowego, był w kilku zdaniach spuentowany. Mam pytanie do pana prezesa NIK i przedstawicieli rządu. Słuchając głosów przedstawicieli środowi-

ska NIK, nasuwa się konkluzja, że omawiana problematyka jest dzisiaj tzw. „piątą kategorią odśnieżania” w zadaniach struktur na poziomie powiatowym, niezależnie od trafnych uwag pani reprezentującej środowisko powiatów. Nie twierdzę, że problem jest umieszczony w jednym miejscu. W kontekście badań prowadzonych przez NIK w wybranych starostwach, chcę zapytać pana prezesa, czy państwo, przygotowując wnioski, sprawdzali, czy problematyka była kiedykolwiek prezentowana przez właściwe zarządy na posiedzeniach rad powiatu? Czy problem zaistniał publicznie? Pojawiły się głosy, iż w skali kraju mamy kilka milionów pojazdów poruszających się bez aktualnych badań technicznych, obowiązkowego ubezpieczenia OC itd. Tutaj mamy bardzo zaniedbaną działkę, gdyż trzeba wskazać powiat jako organ, w którym taka problematyka nigdy nie zaistniała, a raport NIK badał jedynie wycinek struktur powiatowych.

Drugie pytanie kieruję do pana ministra. Czy mogą państwo w kilku zdaniach przekazać Komisji informację, kiedy w Polsce wprowadzimy rozwiązania europejskie, definiujące istotne wady techniczne pojazdów, w sytuacji, w której nastąpiło „przekręcenie licznika”? Ponad rok temu ministerstwo sygnalizowało przygotowywanie dyrektywy europejskiej. Czy państwo ewentualnie rozważali uzupełnienie o podstawę ustawową? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Powoli będziemy zbliżali się do końca realizacji tego punktu. Czy pan minister chce odpowiedzieć? Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

Na pytanie odpowie pan dyrektor Bogdan Oleksiak, który bezpośrednio pracuje nad projektem.

Dyrektor Departamentu Transportu Samochodowego w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Bogdan Oleksiak:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, uwzględniamy rozwiązanie, żeby diagnosta miał obowiązek wpisywania danych, dotyczących stanu licznika, za każdym razem kiedy bada pojazd. Od momentu funkcjonowania CEPiK 2.0, taka dana będzie widoczna.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Chcę powiedzieć jedno zdanie. Problem zauważyli niektórzy przedmówcy, nawet wspomniał o tym minister, pytamy o referencyjność danych z CEPiK-u. Jeśli diagnosta wpisuje dane pierwszy raz, bez skrupulatnego sprawdzenia prawidłowości zapisu, wprowadza się w obieg wiele danych, które rozmijają się z rzeczywistością. Wiem, że część informacji już została wprowadzona. Natomiast jest problem, na który zwrócił uwagę pan minister, referencyjności zbioru danych i sprawdzania CEPiK-u 2.0. Ma on zaistnieć od października przyszłego roku. Warto kiedyś zorganizować wspólne posiedzenie Komisji Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Komisji Infrastruktury, żeby z wyprzedzeniem zorientować się, co w trawie piszczy.

Wiceprezes NIK Mieczysław Łuczak:

Jedno zdanie, panie przewodniczący, odpowiem krótko panu Polaczkowi: nie badaliśmy w tym zakresie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie dyrektorze, bardzo proszę.

Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego Marcin Ślęzak:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie ministrze, odpowiadając na pytanie i sugestie pana przewodniczącego Polaczka, chcę powiedzieć, że Instytut Transportu Samochodowego od wielu lat docenia i obserwuje raporty Najwyższej Izby Kontroli. Rzeczywiście, jest ona organem w wielu aspektach inicjującym problemy. Nie chcę odnosić się do szczegółów raportu, natomiast problem istnieje. Instytut Transportu Samochodowego go dostrzega, dlatego, że od wielu lat jesteśmy związani z tym obszarem. Pierwsza stacja kontroli pojazdów powstała w latach 60-tych. Certyfikujemy urządzenia, szkolimy diagnostów, współpracujemy z SKP w ramach doradztwa techniczno-prawnego. Dostrze-

gamy problem braku koordynacji. Duże rozdrobnienie nadzoru powoduje, że wiele wydziałów komunikacji podchodzi w różny sposób do problemów, a często są one nie tylko techniczne, ale i prawne, np. niezgodności w dowodzie rejestracyjnym. W pełni popieramy stanowisko resortu mówiącego, że powinna nastąpić centralizacja. Proponowane wzory są sprawdzone w Europie i skuteczność badań technicznych jest zdecydowanie większa. Wydaje się, że kierunek jest słuszny, można dyskutować co do szczegółów, jak to realizować. Natomiast, stanę w obronie starostw i powiem, że dodaje im się coraz więcej zadań, a nie zawsze przekazuje narzędzia i środki. Ocena byłaby bardziej obiektywna, gdyby istniały odpowiednie narzędzia i środki. Tak czy inaczej, w szczegółach można dyskutować i polemizować, ale kierunek i problem zostały słusznie wskazane. Natomiast, ustawa, która wpłynie niedługo do Sejmu, może rozwiązać wiele problemów, ale na szczęście lub nieszczęście dla dyrektora TDT, skupi odpowiedzialność w jednym ręku. Pamiętajmy, że istnieją małe powiaty, w których znajduje się jedna stacja kontroli pojazdów, a pracownik przeprowadza kontrolę od czasu do czasu, a także mamy powiaty z 50 stacjami i diagnosta robi kontrolę w sposób rutynowy, zatem jego wiedza jest większa. Myślę, że jest potrzebne ujednolicone podejście, natomiast wszystko będzie zależało od wykonania. Dziękuję.

Dyrektor w MIiB Bogdan Oleksiak:

Odnosząc się do pytania pana posła Polaczka, zastanawialiśmy się, jak zrobić, żeby stan licznika w każdym pojeździe był weryfikowalny i, przede wszystkim, aktualny? Dzisiaj przewidujemy to rozwiązanie, zarówno w ustawie o CEPiK oraz Prawo o ruchu drogowym. Nasz projekt będzie niedługo państwu przedstawiony i dyskutowany. Należy, przede wszystkim, zachować procedurę czyszczącą, żeby CEPiK 2.0 umożliwiał diagnoście sprawdzenie, jaki był wpisany poprzedni stan licznika. Wtedy będzie on mógł go weryfikować z aktualnym stanem licznika. Dzisiaj takiej procedury nie ma – diagnosta może wpisać, ale nie ma obowiązku. W związku z tym, nie było możliwości weryfikacji takich danych. Jeżeli taka możliwość się pojawi, będziemy mogli korygować dane, które, mam nadzieję, będą wpisywane poprawnie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Mrówczyński, bardzo proszę.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Dziękuję za udzielenie głosu. Panie przewodniczący, szanowni państwo, cel uświęca środki, to jest stara, istotna maksyma. Chcemy jeździć bezpiecznie, sprawnymi pojazdami oraz po lepszych drogach. Uważam, że kwestią jest rzetelniejsze pochylenie się nad kontrolami lub autami w stacjach diagnostycznych i dokładne sprawdzanie. Mam pytanie, czy auto niedopuszczone do ruchu w jednej stacji diagnostycznej, może za kilka dni lub nawet tego samego dnia zawitać do innej? Tego nie ma w systemie. Uważam, że powinniśmy zmierzać do tej kwestii. Zresztą, o tym mówią diagności. W systemie powinien istnieć kilometraż. Jest to bardzo istotne. Wiadomo, że to kosztuje, ale myślę, iż stanowi uszczelnienie systemu. Na koniec chcę wzmocnić głos pana ministra. Jeśli w jednostkach samorządu terytorialnego nie jest tak dobrze, jak powinno być, należy im się przyjrzeć i pójść w kierunku, o którym mówił pan minister. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Zostało zadane pytanie, ale jest ono oczywiste. Rozumiemy intencję wypowiedzi pana posła. Zgłasza się jeszcze jedna osoba, bardzo proszę, oddaję panu głos.

Sekretarz Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych Grzegorz Krupa:

Grzegorz Krupa, Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie ministrze, wypowiedziano wiele gorzkich słów na temat diagnostów. Niestety, jako przedstawiciel środowiska, zgadzam się z nimi. W naszym zawodzie zdarzają się czarne owce, ale żeby je wyeliminować, potrzebujemy współpracy ze strony państwa. Przede wszystkim, duże nadzieje wiążemy z wprowadzeniem CEPiK 2.0, który spowoduje ewidencję przeprowadzonych badań. Chodzi o likwidację tzw. turystyki przeglądowej. Pojazd, który był na stacji kontroli

pojazdów i uzyskał negatywny wynik badania, za dwie minuty pojawia się na sąsiedniej stacji i otrzymuje pozytywny wynik. Poprzez analizę danych, nie tylko stanu licznika, wprowadzanych do CEPiK 2.0, organy nadzoru będą mogły weryfikować i eliminować stacje, które w sposób nieprawidłowy przeprowadzają badania, a także nieuczciwych diagnostów. Jako stowarzyszenie, od 2013 r. staramy się zgłaszać ministerstwu odpowiedzialnemu za sprawy transportu, w ramach szerokich konsultacji publicznych.

Kolejną sprawą jest wprowadzanie informacji o stanie licznika. Zgodnie z obowiązującymi przepisami, w trakcie badania technicznego diagnosta wpisuje aktualny stan przebiegu pojazdu w dniu wykonania badania. Jako diagności, nie jesteśmy w stanie w SKP analizować przyczyny rozbieżności. Ponownie wnioskujemy, aby dane były analizowane przez osoby obsługujące system CEPiK 2.0 i wychwytywały różnice. Chcę jeszcze odnieść się do słów pana prezesa NIK i cytatu, który przytoczył w początkowej części swojej wypowiedzi. Zapewniamy pana, panie prezesie, że jako przedstawiciele środowiska diagnostów jesteśmy przeciwni i także chcemy wyeliminować osoby stawiające nas w negatywnym świetle.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Myślę, że to jest dobre podsumowanie dyskusji. Muszę panu podziękować za takie podejście. W gruncie rzeczy o to chodzi. Doszliśmy do wspólnej puenty, nie zamierzam niczego dodawać. Bardzo dziękuję państwu, którzy wzięli udział w dyskusji i czekamy, panie ministrze, na projekt ustawy. Wtedy będziemy państwa, jako stronę społeczną, prosić o zaprezentowanie swojego stanowiska.

Chcę przełożyć punkt trzeci i zaproponować teraz rozpatrzenie punktu drugiego. W imieniu prezydium, chcę przedstawić państwu posłom do akceptacji propozycje tematów kontroli do planu pracy NIK na 2018 r. Do planu pracy proponujemy wpisać następujące zagadnienia: Zapewnienie należnego stanu technicznego dróg krajowych; Modernizacja linii kolejowej E75 Rail Baltica na terytorium Polski; Realizacja programu gminnej i powiatowej infrastruktury krajowej na lata 2016-2019; Zajęcie pasa drogowego na cele nie związane z funkcjonowaniem drogi; Dostępność gminnych zasobów nieruchomości dla realizacji polityki mieszkaniowej; Działania administracji publicznej na rzecz redukcji zużycia energii w budynkach; Rozwój transportu intermodalnego w Polsce; Wdrożenie i funkcjonowanie systemu odcinkowego pomiaru prędkości w ruchu drogowym; Ochrona lotnictwa cywilnego; Przebieg prac nad budową trasy S19 na terenie Polski. Czy państwo posłowie mają uwagi do przedstawionych propozycji? Nie ma.

W planie pracy mamy, m.in. dyskusję na temat infrastruktury drogowej gminnej i powiatowej. Odbyły się już dwa wyjazdowe posiedzenia Komisji, w której brali udział samorządowcy szczebla gminnego i powiatowego. W najbliższym tygodniu odbędzie się wyjazdowe posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury na Pomorze w dniach 18-19 maja. Tematyka będzie dotyczyła również infrastruktury gminnej i powiatowej w kontekście odbytych już wyjazdowych posiedzeń Komisji. Chcę zaproponować państwu posłom dezyderat do Prezesa Rady Ministrów w sprawie potrzeb inwestycyjnych, związanych z rozprowadzeniem ruchu z autostrady A4 poprzez budowę nowych węzłów oraz łączników, uchwalony na posiedzeniu w dniu dzisiejszym. Dezyderat jest państwu znany w wersji elektronicznej. Nie ma potrzeby, żebym go czytał. Natomiast, jest jedna, moja autopoprawka. W przedostatnim zdaniu, po wyrazie „na autostradzie A4" dopisać: „w tym zjazdu z autostrady A4 w Pilźnie w stronę Jasła do drogi krajowej nr 73". Dezyderat prześlemy do Prezesa Rady Ministrów. Na pewno trafi on do panów ministrów Adamczyka i Szmita, którzy byli już na wyjazdowych posiedzeniach Komisji Infrastruktury. Bardzo proszę o przyjęcie dezyderatu, jeśli państwo posłowie wyrażają taką wolę. Bardzo proszę, pan Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, w pełni popieram dezyderat. Mam prośbę, aby rozszerzyć jego zakres. Zawiera on oczywiste prawdy, że węzły na autostradach i drogach ekspresowych wzmacniają potencjał gospodarczy określonych regionów, naszych małych ojczyzn. Właśnie został unieważniony przetarg na drogę ekspresową S14. Pan minister Szmit w jednej z wypowiedzi zapowiedział, że, między innymi,

będzie ograniczana liczba węzłów, jeśli chodzi o tę drogę ekspresową. Czy możemy, obok autostrady A4, dopisać projektowaną drogę S14, żeby postulat o nielikwidowaniu przewidzianych węzłów, został zaadresowany do pani premier? Wzbogaciłoby to dezyderat. Jeżeli nie ma takiej możliwości, czy możemy na kolejnym posiedzeniu przygotować następny dezyderat dotyczący drogi ekspresowej S14?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie pośle, proponuję przyjąć dezyderat. Natomiast, szykuje się wyjazdowe posiedzenie sejmowej Komisji, na którym będzie dyskusja o drogach lokalnych, gminnych i powiatowych, możemy spokojnie przedstawić tam propozycję dezyderatu. Pana propozycja może być pokłosiem kolejnego wyjazdowego posiedzenia Komisji Infrastruktury, kiedy usłyszymy jeszcze o innych problemach. Jeśli urodzi się pomysł na dezyderat, na pewno wszyscy posłowie go podejmą. Czy możemy się z tym zgodzić?

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Oczywiście, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Wyczerpaliśmy porządek obrad. Bardzo państwu dziękuję za obecność i zapraszam na kolejne posiedzenie Komisji.